SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK IV Nr 51 (183)

13 – 20 GRUDNIA 1949





NAUCZYCIEL I PRZYJACIEL LUDZKOŚCI

Kapitalistom i obszarnikom rosyjskim, a wraz z nimi kapitalistom całego świata nie udało się zgnieść młodej Republiki Radzieckiej.

Zostali oni w otwartych bojach pobici na głowę i wyrzuceni poza granice Związku Radzieckiego. Mimo to nie ustawali oni jednak w knowaniach przeciwko pierwszemu na świecie państwu socjalistycznemu. Przegrawszy w walce otwartej chwycili się innych metod, postanowili rozbić od wewnątrz Partię Bolszewicką, główną siłę kierowniczą państwa radzieckiego.

Dla tego celu posłużyli się trockistami, zamaskowanymi wrogami socjalizmu, którzy na długo jeszcze przed Rewolucją Październikową prowadzili chytrą, podstępną walkę przeciwko Leninowi i Stalinowi, przeciwko Partii Bolszewickiej.

Korzystając najpierw z choroby, a potem ze śmierci Lenina trockiści usiłowali sprowadzić Partię Bolszewicką z drogi Lenina, aby w ten sposób przygotować warunki dla zniszczenia zdobyczy rewolucji i dla powrotu obszarników i kapitalistów. Trockiści byli przeciwni budowaniu socjalizmu w Rosji. Twierdzili oni wbrew Leninowi i Stalinowi, że w jednym kraju nie można zbudować socjalizmu, pragnąc w ten sposób zniszczyć Związek Radziecki, będący bazą dla zwycięstwa socjalizmu na całym świecie. Stalin zdarł maskę z trockistów, wyjaśnił całej Partii, do czego dążyli trockiści, zjednoczył partię bolszewicką przeciwko nim i zorganizował rozgromienie trockizmu.

Rozbicie trockizmu i innych zamaskowanych wrogich leninizmowi teorii i grup pozwoliło partii bolszewickiej przejść pod kierownictwem Stalina do uprzemysłowienia Związku Radzieckiego i kolektywizacji rolnictwa. Trudne te zadania zostały wykonane w ciągu dwóch pięciolatek, od 1927 do 1937 roku. Był to okres niezwykle wytężonej pracy narodu radzieckiego. W rezultacie tej pracy Rosja zmieniła swe oblicze. Z zacofanego kraju rolniczego stała się ona krajem uprzemysłowionym, krajem przodującej techniki, wyrabiającym najbardziej skomplikowane maszyny. Jednocześnie dokonał się wielki przewrót na wsi. Zlikwidowana została klasa wyzyskiwaczy-bogaczy wiejskich, a chłopi średnio i małorolni zrzeszyli się masowo w spółdzielniach produkcyjnych.

Ten wielki przewrót na wsi dokonany został pod kierownictwem Partii Bolszewickiej i Stalina.

Dziesiątki milionów chłopów Związku Radzieckiego przekonało się o słuszności tego, co mówił Stalin, poszli do kołchozów i zbudowali nowe życie na wsi.

Pod kierownictwem Stalina Związek Radziecki stał się potężnym krajem przemysłowym, krajem o socjalistycznej gospodarce na wsi. Pod kierownictwem Stalina zlikwidowane zostały w Związku Radzieckim klasy wyzyskiwaczy, zniesiony został wyzysk człowieka przez człowieka. W ten sposób pod kierownictwem Stalina Związek Radziecki stał się krajem zwycięskiego socjalizmu. 5 grudnia 1936 roku została uchwalona w Związku Radzieckim nowa Konstytucja socjalistycznego państwa robotników i chłopów, nazwana jednomyślnie przez narody Związku Radzieckiego Konstytucją Stalinowską, na cześć jej twórcy.

Gdy przyszły ciężkie lata Wielkiej Wojny w Obronie Ojczyzny z najeźdźcami hitlerowskimi, Stalin wziął na siebie bezpośrednie dowództwo radzieckich sił zbrojnych. Poprzez wszystkie trudności Stalin prowadził naród radziecki do wielkiego zwycięstwa nad hitleryzmem największego jakie kiedykolwiek zostało osiągnięte w dziejach ludzkości. Stalin natchnął naród radziecki do bohaterskich czynów, nauczył go wierzyć w swe siły i nie szczędzić ofiar dla słusznej sprawy. Żołnierze radzieccy na polach bitew, młodzież, kobiety i ci wszyscy co z samozaparciem pracowali na tyłach dla zwycięstwa wspólnym ogromnym wysiłkiem uratowali Związek Radziecki i całą ludzkość przed hitlerowskimi mordercami. Organizatorem zwycięstwa był Generalissimus Stalin.

W Stalinie widzą ludy Związku Radzieckiego uosobienie bohaterstwa, miłości ojczyzny socjalistycznej, patriotyzmu. Narody Związku Radzieckiego tworzą w wielu językach pieśni o Stalinie, w których wyrażają swą miłość i bezgraniczne oddanie dla wielkiego wodza, nauczyciela i przyjaciela ludzi pracy.

Odpowiadając na życzenia złożone mu przez towarzyszy i organizacje z okazji 50-lecia urodzin, Stalin pisał w 1929 roku:

„Wasze pozdrowienia i powinszowania kładę na rachunek wielkiej Partii klasy robotniczej, która mię zrodziła i wychowała na swój obraz i podobieństwo... Możecie nie wątpić, towarzysze, że gotów jestem i nadal oddać sprawie klasy robotniczej, sprawie rewolucji proletariackiej i komunizmu światowego wszystkie swe siły, wszystkie swe zdolności i jeśli trzeba będzie, całą swą krew, kroplę po kropli".

Robotnicy wszystkich krajów wiedzą, że każde słowo Stalina to słowo wielkiego narodu radzieckiego, że za każdym jego słowem następuje czyn. Miliony ludzi pracy wszystkich krajów widzą w Stalinie swego nauczyciela i wodza i z jego nauk czerpią wiedzę, jak rozpoznawać wroga, jak walczyć i przygotowywać zwycięstwo. Pod kierownictwem Stalina naród radziecki zbudował socjalizm i buduje społeczeństwo komunistyczne. Na przykładzie tym masy pracujące całego świata przekonały się o wielkiej prawdzie życiowej nauki Lenina i Stalina, do której należy przyszłość na całym świecie. Imię Stalina stało się sztandarem naszej epoki, kiedy zwycięża socjalizm i kiedy wszystkie drogi prowadzą do komunizmu.

Za bezgraniczną wierność sprawie wolności i sprawiedliwości społecznej, za mądrość, z jaką Stalin kieruje walką o pokój, za to, że jest szczerym przyjacielem wszystkich narodów, dużych i małych, kochają Stalina setki milionów ludzi pracy na całym świecie. I dlatego w 70-lecie jego urodzin robotnicy i chłopi we wszystkich krajach, również w naszym kraju, mówią razem z narodami Związku Radzieckiego: „Niechaj nam żyje, wiele lat w pełni sił i zdrowia nasz ukochany, Wielki Stalin!".

WIELKI PRZYJACIEL LOTNICTWA
GENERALISSIMUS STALIN

III

WIELKA WOJNA W OBRONIE OJCZYZNY

Po napaści Niemiec hitlerowskich na Związek Radziecki Stalin osobiście objął dowództwo Armii Radzieckiej. Podobnie jak i w okresie wojny domowej tak i teraz Armia Radziecka i lotnictwo radzieckie otrzymywały bezpośrednie wskazówki z Kremla.

Pomimo wojny radziecki przemysł lotniczy ani na chwilę nie przestawał pracować, przeciwnie —wzmógł wydatnie produkcję, choć trudności, z jakimi musiał walczyć, były olbrzymie. Nie przeszkodziło to jednak ani na chwilę normalnemu biegowi produkcji. Co dzień dziesiątki nowych maszyn bojowych wzmagało potencjał bojowy lotnictwa radzieckiego. Hasło: „Oni na froncie, my w fabryce i warsztacie — walczymy o zwycięstwo" było realizowane w całej rozciągłości.

Zasadę masowego użycia lotnictwa, stosowaną jeszcze w okresie wojny domowej, w czasie minionej wojny wyzwoleńczej oparł Stalin na nowej bazie materialnej, stworzonej przez radziecki przemysł lotniczy.

Mimo straty znacznej części terytorium z poważnymi ośrodkami przemysłu ludzie radzieccy potrafili produkować dla swojej armii 40 000 samolotów rocznie. Konstruktorzy radzieccy daleko zdystansowali konstruktorów hitlerowskich, dając coraz lepsze, szybsze i silniej uzbrojone samoloty.

W tym czasie Stalin postawił przed jednym z najwybitniejszych konstruktorów radzieckich, Iliuszynem, zadanie zaprojektowania samolotu szturmowego. Szturmowiec taki musiał odpowiadać wysokim wymaganiom nowoczesnej wojny. Iliuszyn natychmiast przystąpił ze sztabem podległych mu inżynierów do pracy. Pojawienie się na froncie tego samolotu szturmowego, który nazwano Ił-2, było niemiłą niespodzianką dla dowództwa niemieckiego i konstruktorów Luftwaffe. Stalin był twórcą koncepcji samolotu szturmowego.

W zimie w roku 1941 zakłady budujące samoloty szturmowe zostały ewakuowane w głąb kraju. „Pamiętam dobrze chwilę — pisze Iliuszyn w swych pamiętnikach — gdy w trudnych, surowych dniach Generalissimus Stalin przesłał do dyrektorów zakładów telegram, w którym pisał: „...Samoloty Ił-2 potrzebne są naszej armii jak powietrze, jak chleb"...

„...Dla nas, radzieckich konstruktorów lotniczych, pisze Iliuszyn — towarzysz



Stalin zrobił wszystko; on otworzył przed nami szeroką drogę twórczą, on jest natchnieniem do nowych zamierzeń, kieruje nami w trudnych problemach naszej pracy...

...Każdy z nas, głównych konstruktorów fabryk lotniczych, nieraz bywał u towarzysza Stalina, przedstawiał sam swoje prace, słuchał jego prostych i mądrych słów. Towarzysz Stalin ukształtował i wychował kadry konstruktorów lotniczych...

...Z tym bliskim i drogim nam imieniem, my, konstruktorzy samolotowi, osiągnęliśmy już niemałe sukcesy"...

Nie lekceważąc w najmniejszym stopniu roli i znaczenia techniki w czasie wojny, strategia radziecka, oparta na nauce wojennej Lenina i Stalina, stwierdziła słusznie, że techniką tą kieruje i kierować będzie zawsze człowiek. Dawni piloci sportowi aeroklubów, pełniąc służbę wojskową w lotnictwie, zdobywali w czasie walk z hitlerowskimi pilotami zaszczytne odznaczenia i tytuły. Z imieniem Stalina na ustach walczyli zwycięsko w obronie Ojczyzny. Mówią o tym najlepiej listy odznaczonych.

Znany jest Wam wszystkim Aleksy Mieresjew, którego bezprzykładne bohaterstwo stało się symbolem radzieckiego człowieka.

Stalin osobiście wskazywał lotnictwu kierunki uderzeń, żądał od sztabów planów współdziałania, nie dopuszczał nigdy do rozdrobnienia sił lotnictwa. Zarówno w czasie gigantycznej bitwy pod Moskwą jak i operacji pod Stalingradem w myśl wskazówek Stalina lotnictwo radzieckie stosowało masowe naloty dla przerwania ofensywy kolumn pancernych.

Wczesną wiosną 1943 roku rozgorzały potężne walki lotnicze na Kubaniu. Niemcy dysponowali na tym froncie ogromnymi siłami. Dla przeciwwagi Stalin rozkazał skoncentrować w tym rejonie odpowiednią ilość samolotów. Cios, który spotkał potem Niemców z powietrza, był dla nich zupełną niespodzianką. Nie zdecydowała o tym tylko ilość samolotów radzieckich. Wszystkie plany strategiczne armii hitlerowskiej zostały wówczas rozbite przez zastosowanie w lotnictwie radzieckim genialnej strategii Stalinowskiej.

Wiele uwagi poświęcił Stalin również lotnictwu bombowemu. Stworzył on potężne bombowe lotnictwo nocne, które od początku 1942 roku dało się silnie we znaki hitlerowskim Niemcom.

Pod bezpośrednim kierownictwem Stalina lotnictwo radzieckie zadało ostatni cios hitlerowskiemu lotnictwu nad Berlinem i przyspieszyło chwilę ostatecznego zwycięstwa nad faszyzmem.

DZIŚ

Codziennie we wszystkich stronach kraju socjalizmu startują samoloty odrzutowe. Codziennie setki i tysiące ludzi Kraju Rad z dumą spoglądają w niebo. Ludzie radzieccy kochają swych lotników — odważnych sokołów socjalistycznej Ojczyzny. Z dumą spoglądają na tych, którzy, pełniąc służbę dla narodu, w swej codziennej pracy przyczyniają się do wzmocnienia pokoju światowego. Lotnicy radzieccy służąc sprawie pokoju realizują hasła i wytyczne swojego wodza — Stalina. Myśl o Stalinie staje się dla nich bodźcem, by pracować jeszcze więcej, jeszcze lepiej dla potęgi lotnictwa wielkiego kraju socjalizmu, którym kieruje wielki przyjaciel lotnictwa Generalissimus Stalin.

Opracował **ZENIT**

Źródła: „Wiestnik Wozdusznogo Fłota" rocznik 1947 i 1948.

WIDZIAŁEM STALINA

Stalin — organizator i przywódca Wielkiej Rewolucji, budowniczy — potęgi ZSRR, twórca niezwyciężonej Armii Radzieckiej, organizator zwycięstw nad światowym faszyzmem, przewodnik ludów świata w walce o pokój, wielki przyjaciel Polski — bliski jest sercu każdego prostego człowieka na kuli ziemskiej.

Generalissimusa Stalina widziałem w tym roku na Święcie Lotnictwa Radzieckiego w Moskwie i o tym właśnie chcę Wam, Simkarze, opowiedzieć.

* * *

Na lotnisku Wnukowo lądowaliśmy w słoneczne popołudnie gorącego lipcowego dnia.

W czasie kołowania z zainteresowaniem i podziwem patrzyłem na długie szeregi nowiutkich, pięknych samolotów komunikacyjnych. W równych rzędach stały nowoczesne trójkołowce o oryginalnych czteroramiennych śmigłach.

Gdy po wyjściu z samolotu powitali nas gospodarze-delegaci Centralnego Aeroklubu im. Czkałowa, zatrzymałem się jeszcze na chwilę przed wejściem do budynku portowego, by spojrzeć na pełne samolotów lotnisko.

Jeden z witających nas pilotów zauważył moje spojrzenie.

— To nasze, stalinowskie lotnictwo — wyjaśnił z uśmiechem.

* * *

Początek Święta Lotnictwa był wyznaczony na godzinę 12.00. Pół godziny przed terminem przyjechaliśmy na miejsce — do budynku Centralnego Aeroklubu ZSRR im. Czkałowa. Nasza trybuna znajdowała się na lewym skrzydle gmachu. O kilkanaście metrów z prawej strony osłonięty od słońca balkon oczekiwał na przybycie członków rządu i Komitetu Centralnego Partii Bolszewickiej.

O godzinie 11.57 zajechał sznur aut. Z jednego z nich rześki, wyprostowany, ubrany w mundur wojskowy wysiadł Generalissimus Stalin. Wódz światowego proletariatu, pogromca Niemiec hitlerowskich, człowiek, na którego barkach spoczywał przez cztery lata cały ciężar wojny, z uśmiechem odebrał meldunek i szybkim, energicznym krokiem wszedł do budynku. W chwili gdy pojawił się na balkonie, wielotysięczne tłumy na lotnisku poczęły skandować: „Sta-lin! Sta-lin!" Okrzyk przerwały salwy z dział przeciwlotniczych — sygnał rozpoczęcia święta.

Święto Lotnictwa było wielką manifestacją potęgi lotniczej ZSRR. W chwili gdy nad lotniskiem przelatywały w szyku najnowocześniejsze, odrzutowe, naddźwiękowe samoloty, na ustach Stalina pojawił się znowu uśmiech.

W powietrzu mknęły jak pociski samoloty bojowe w służbie pokoju, samoloty radzieckiego lotnictwa, którego twórcą i budowniczym jest Generalissimus Stalin.

Wieczorem poszliśmy na spacer szerokimi ulicami Moskwy. Na krymskim moście minęła nas ciężarówka wypełniona po brzegi roześmianymi, wesołymi dziećmi. Nad ciężarówką powiewał czerwony sztandar organizacji pionierów i pieśń. Pieśń o Stalinie...

Gdy w dwie godziny później zmęczeni spacerem przysiedliśmy na ławce w parku Gorkiego, dobiegła mnie rozmowa siedzących obok dwóch studentów. Zainteresowany jej treścią począłem się przysłuchiwać. Gruzin i Rosjanin dyskutowali na temat Stalinowskiego ujęcia kwestii narodowej.

* * *

W muzeum Armii Radzieckiej pokazano nam na pozór zwykły, wojskowy aparat telegraficzny. Ale z tego właśnie aparatu do wszystkich zakątków frontu płynęły w czasie wojny rozkazy Generalissimusa Stalina.

Młody oficer-telegrafista, który przez całą wojnę nie odstępował tego aparatu, tak opowiadał o swej pracy:

— Moja robota rozpoczynała się dopiero wieczorem, gdy przyjmowałem meldunki z wszystkich odcinków frontu. Około jedenastej w nocy przychodził towarzysz Stalin, by wydać rozkazy dowódcom frontu i porozmawiać z nimi. Podziwiałem zawsze pamięć towarzysza Stalina, który nie posługując się notatkami znał tysiące oficerów, dowódców poszczególnych odcinków. Często praca przeciągała się do godziny czwartej nad ranem. Towarzysz Stalin zawsze jednak cierpliwie czekał na odpowiedzi, był spokojny i opanowany.

Spałem w dzień. Często, budząc się, słyszałem z za drzwi gabinetu Generalissimusa Stalina, z którymi sąsiadował mój pokój, jego spokojny głos. Towarzysz Stalin rozpoczynał swą pracę regularnie o ósmej rano".

* * *

Wokół postaci wielkich ludzi roztacza się zazwyczaj mit tajemniczości, niezwykłości i legendy. Wokół postaci Stalina roztacza się ciepłe, serdeczne uczucie wielu setek milionów ludzi, z którym na każdym kroku stykaliśmy się w Związku Radzieckim, które żyje i rośnie w masach ludowych naszej ojczyzny i wszystkich innych krajach kuli ziemskiej.

J. Przymanowski, mjr

ZMP-owcy BYLI PIERWSI

W modelarni Państwowego Liceum Lotniczo-Mechanicznego w Warszawie wre praca przy wszystkich stołach. Zgrzyt pilników zawzięcie trących krawędzie składowych części przezroczystego odrzutowca z plexi miesza się z miarowym chrzęstem, jaki powstaje podczas tarcia szkłakiem o oporny materiał.

Uważny rzut oka na stoły upewnia nas, że budowa pięknego modelu radzieckiego odrzutowca znajduje się w końcowym stadium. Wszystkie części składowe modelu są już opiłowane, a większość — wypolerowana. Dwóch modelarzy dopasowuje skrzydło do kadłuba. Tak na próbę, oczywiście. Montaż całości nastąpi później, po całkowitym zakończeniu polerowania. Ciekawość jednak zwycięża: Tadek Gołębiewski i Tomek Kielak chcieliby widzieć dzieło pracy swych rąk. Inni, odrywając oczy od stołów, z ciekawością obserwują „przymiarkę".

„Będzie ładny!" — mówi ktoś. Lśniąca powierzchnia skrzydła modelu i błyszczący, zgrabny kadłub w pełni potwierdzają te słowa.

Robi się trochę ciemno. Błyskają zapalone światła. Wychodząc, widzimy pochylone nad robotą sylwetki chłopców.

Jest 5 grudnia.

* * *

„Model jest już gotów!"— zadźwięczał w słuchawce telefonicznej młody głos. „Ukończyliśmy pracę całkowicie już wczoraj, 8 grudnia. Przedterminowo!"



Jest 9 grudnia. Jeden z zetempowców — modelarzy Państwowego Liceum Mechaniczno - Lotniczego w Warszawie, donosząc z dumą o przedterminowym ukończeniu modelu budowanego dla uczczenia 70 rocznicy urodzin Generalissimusa Stalina — dał tym samym świadectwo entuzjazmowi całej grupy jego kolegów, jaki wykazali przy wykonywaniu swej modelarskiej pracy.

Entuzjazm swój młodzi zetempowcy-modelarze poparli przedterminowym ukończeniem budowy modelu. Tydzień temu pisaliśmy w SiM-ie, iż model miał być gotów na 10 — 12 grudnia. Od czegóż jednak młodzieńczy zapał i chęć zajęcia zaszczytnego miejsca w szeregach młodzieży polskiej, czczącej tak ważną dla nas rocznicę.

* * *

Zetempowcy Państwowego Liceum Mechaniczno-Lotniczego w Warszawie pierwsi wśród polskiej młodzieży lotniczej rzucili hasło uczczenia urodzin Generalissimusa Stalina. Za ich przykładem poszli członkowie miejskich i wiejskich Kół Ligi Lotniczej, piloci aeroklubów, modelarze, cała lotnicza młodzież Ludowej Polski.

J. Z.

LOTNICY KU CZCI JÓZEFA STALINA

Szczere uczucia młodzieży polskiej do Generalissimusa Józefa Stalina, opiekuna demokratycznej młodzieży świata, wodza proletariatu międzynarodowego i wyzwoliciela naszej Ojczyzny znajdują wyraz w napływających z całego kraju meldunkach i zobowiązaniach, w których młodzi członkowie Ligi Lotniczej, modelarze i entuzjaści lotnictwa donoszą o swych poczynaniach w celu uczczenia 70 rocznicy urodzin Wielkiego Stalina.

POZNAŃ

Piloci sportowi, członkowie Aeroklubu Poznańskiego, świadomi osiągnięć radzieckich aeroklubów i roli Józefa Stalina w ich życiu — uchwalili dla uczczenia 70 rocznicy Jego urodzin następującą rezolucję, przyłączając swe zobowiązania do setek innych zobowiązań w całym kraju:

„Instruktorzy i piloci Aeroklubu Poznańskiego oraz członkowie koła ZMP przy Aeroklubie Poznańskim, pragnąc uczcić 70 rocznicę urodzin Wodza międzynarodowego proletariatu Generalissimusa Stalina, zobowiązują się do jak najintensywniejszej pracy nad podniesieniem poziomu wiedzy lotniczej, do jak najoszczędniejszego i najbardziej efektywnego treningu w pilotażu szybowcowym i motorowym ku chwale Odrodzonego Lotnictwa Polski Ludowej.

Aeroklub Poznański postanowił założyć i otoczyć opieką jak największą ilość kół Ligi Lotniczej, wzywając wszystkie aerokluby regionalne do współzawodnictwa na odcinku pracy społecznej".

GDAŃSK

Instruktorzy modelarscy Okręgu Wojewódzkiego Ligi Lotniczej w Gdańsku dla uczczenia 70 rocznicy urodzin Generalissimusa Stalina i rocznicy Zjednoczenia Partii Robotniczych — zapoczątkowali akcję zbiórki pieniężnej na urządzenie Centralnej Modelarni Ligi Lotniczej w budowanym obecnie w Warszawie Centralnym Domu Młodzieży i wzywają wszystkich instruktorów z całej Polski do poparcia tej akcji.

Na urządzenie Centralnej Modelarni instruktorzy Okręgu Wojewódzkiego LL w Gdańsku złożyli jednocześnie sumę 2 500 zł, przekazując ją do Dyrekcji Naczelnej Ligi Lotniczej.

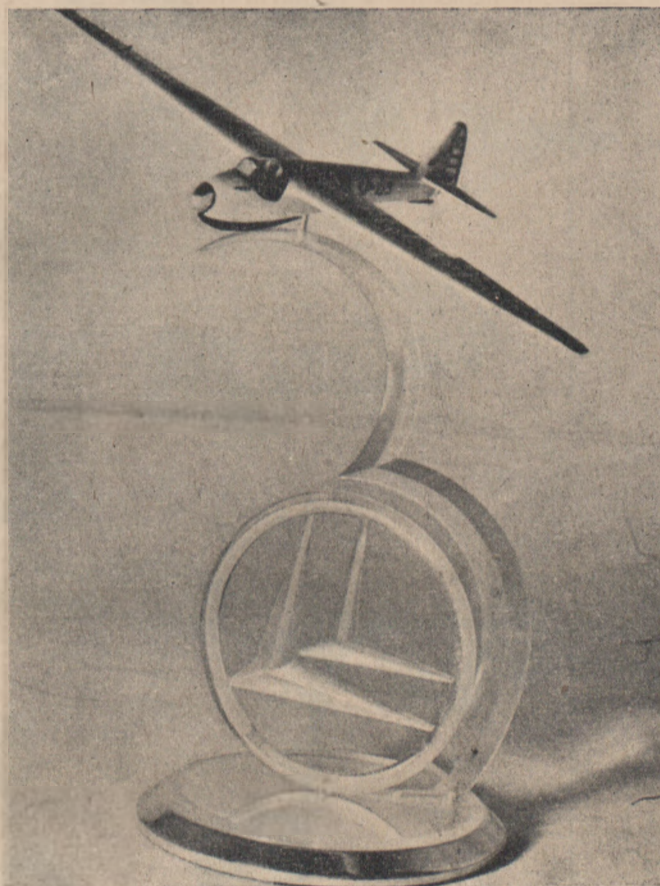


Foto: WAF

Wśród wielu podarunków będących wyrazem hołdu dla Generalissimusa Stalina również Liga Lotnicza ofiarowała model redukcyjny polskiego szybowca treningowo-wyczynowego „Mucha". Model został bardzo precyzyjnie wykonany przez zespół modelarzy.

SIEDLCE

— „My, młodzież polska zrzeszona w modelarniach Obwodu Siedleckiego Ligi Lotniczej postanawiamy uczcić 70-lecie urodzin Wielkiego Opiekuna młodzieży demokratycznej i mas pracujących całego świata, Generalissimusa Józefa Stalina, przez wykonanie dziesięciu modeli latających dla świetlic robotniczych i wiejskich. Zobowiązanie nasze wykonamy do dnia 20 grudnia br.

Pragniemy, aby nasza praca była symbolem gorących uczuć do Wyzwoliciela naszej Ojczyzny, dzięki któremu my, przyszli lotnicy Odrodzonego Lotnictwa Polskiego, możemy się szkolić i poświęcać swe siły odbudowie zniszczonego kraju.

Równocześnie wzywamy inne modelarnie Ligi Lotniczej do współzawodnictwa w celu wykonania modeli samolotów dla świetlic robotniczych i wiejskich, jako symbolu łączności Odrodzonego Lotnictwa z masami pracującymi, z których wywodzą się kadry naszych lotników".

KIELCE

„Pragnąc uczcić 70 rocznicę urodzin Wodza międzynarodowego proletariatu, Generalissimusa Stalina, twórcy potęgi lotniczej ZSRR, my, modelarze zorganizowani w kołach Ligi Lotniczej przy Miejskim Obwodzie LL w Kielcach, zebrani na walnym zebraniu w dniu 6 grudnia br., postanawiamy:

1. zapoznać się z życiorysem Józefa Stalina i Jego historyczną rolą w dziejach państwa radzieckiego i całej ludzkości.
2. wykonać do dnia 21 grudnia br. 15 modeli szybowców typu „Sęp" i przekazać je wiejskim świetlicom zetempowskim w powiecie kieleckim.
3. podnieść jakość wykonywanych przez nas modeli.

Wzywamy do współzawodnictwa również modelarzy Częstochowy i Radomia".

WAŁBRZYCH

„Koło Ligi Lotniczej przy Zjednoczonych Zakładach Koksochemicznych, Wytwórnia Nr 11 w Wałbrzychu, pragnąc uczcić 70 rocznicę urodzin Wielkiego Przyjaciela Polaków Generalissimusa Józefa Stalina — zwerbowało na członków Ligi Lotniczej całą załogę w ilości 560 pracowników.

W związku z powyższym Koło LL przy ZZK, Wytw. Nr 11 wzywa do uczczenia urodzin Generalissimusa Józefa Stalina w podobny sposób Koła LL następujących zakładów pracy:

1. Kopalnię, Koksownię i Elektrownię „Bolesław Chrobry" — Dolnośl. Zjedn. Przem. Węgl.
2. Kopalnię, Koksownię i Elektrownię „Viktoria" — Dolnośl. Zjedn. Przem. Węgl.
3. Kopalnię i Koksownię „Biały Kamień" — Dolnośl. Zjedn. Przem. Węgl.
4. Kopalnię, Koksownię i Elektrownię „Mieszko" — Dolnośl. Zjedn. Przem Węgl.
5. „Zamek" — Administrację Dolnośl. Zjedn. Przem. Węgl".

KAŻDY LOTNIK BUDOWNICZYM SOCJALIZMU

Rok temu, w grudniu, zadaliśmy sobie na łamach SIM-u pytanie: Dlaczego nasza lotnicza praca nabrała takiego rozpędu?

Pytanie to postawiliśmy sobie w przeddzień Zjednoczenia Partii Robotniczych, na chwilę przed tym olbrzymiej doniosłości dla naszego kraju wydarzeniem. Było to w chwili gdy z całej Polski napływały radosne meldunki, donoszące o wykonaniu zobowiązań, wykonania planu na rok 1948 przed terminem.

Cały kraj wyrażał w ten sposób swą radość z powodu usunięcia długoletniego rozłamu w ruchu robotniczym.

W jednym szeregu z górnikami, hutnikami, robotnikami fabryk, stoczni i warsztatów stanęli wówczas pracownicy lotnictwa, świadomi swych zadań przy budowie nowej socjalistycznej Polski. Nie było trudno odpowiedzieć wtedy na pytanie, dlaczego lotnicza praca nabrała olbrzymiego rozpędu. Sprawiła to Jedność ludzi lotnictwa z masami pracującymi i uczucie ścisłej łączności z polską klasą robotniczą.

Sprawiło to przekonanie, że Zjednoczenie Partii jest gwarancją wykonania trzyletniego planu odbudowy, gwarancją silnego, własnego lotnictwa, gwarancją, stworzenia nowych fabryk, instytutów, warsztatów lotniczych, nowych szkół kształcących setki inżynierów, techników i naukowców.

Dziś, w rocznicę Zjednoczenia Partii Robotniczych widać wyraźnie efekty tego historycznego wydarzenia. Widać to we wspaniałych osiągnięciach naszej gospodarki, w świetnym, przedterminowym wykonaniu Planu 3-letniego. Poznać można to, patrząc na szybką rozbudowę naszego lotnictwa.

Lotnictwo polskie weszło w zeszłym roku na nową drogę. Zrodził się w lotnictwie szlachetny, wielki wyścig — wyścig współzawodnictwa pracy. Po warsztatach, instytutach i szkołach lotniczych — do współzawodnictwa stanęły aerokluby.

Droga, jaką wskazała lotnictwu Zjednoczona Partia, okazała się najlepszą. Zjednoczenie i jego skutki tchnęły w lotnictwo nowe życie. Praca ruszyła z martwego punktu: zarówno w szybownictwie jak i lotnictwie silnikowym.

Do dnia 1 listopada br. wylataliśmy na szybowcach 311% godzin szybowcowych i 128% silnikowych w porównaniu do roku ubiegłego. Do 1 sierpnia przeciętna ilość godzin wylatanych przez pilota silnikowego wyniosła 165% w porównaniu z rokiem ubiegłym. Zorganizowano liczne kursy szkoleniowe i doskonalące, krajowe i zagraniczne zawody szybowcowe i silnikowe, zloty, eliminacje i pokazy. Lotników i modelarzy naszych poznała dobrze zagranica poprzez częste wyjazdy.

Nowe życie, które dało lotnictwu Zjednoczenie Partii i powstałe z niego nowe metody pracy, sprawiło, że mogliśmy w SIM-ie przeczytać następujące zdania:

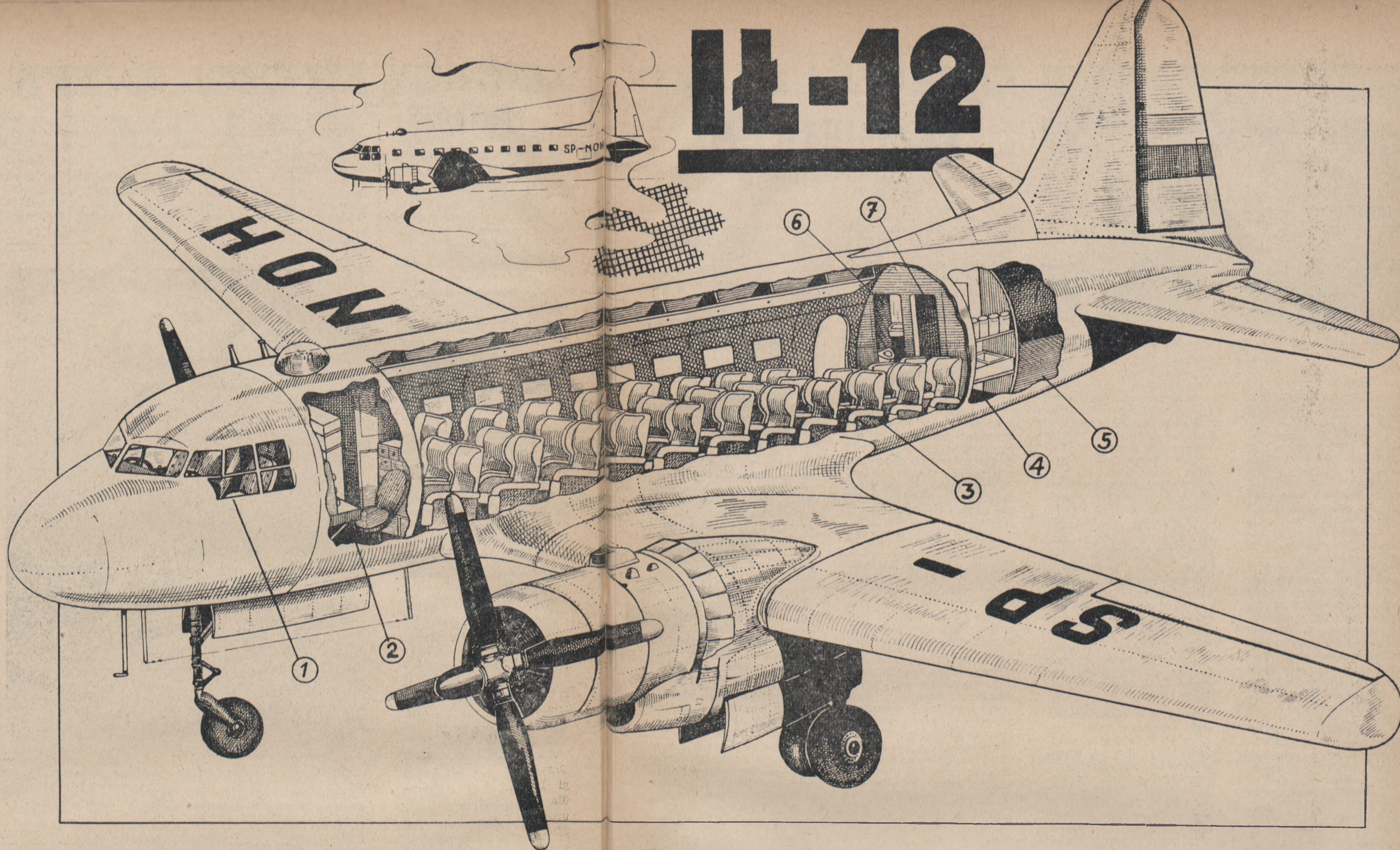
— Prawie wszystkie aerokluby przekroczyły w październiku normy planu lotów! 9 aeroklubów osiągnęło ponad 200% planu! Tylko 3 aerokluby wykonały plan lotów silnikowych poniżej 200%! Aeroklub Bielsko-Bialski osiągnął w październiku 891% miesięcznego planu lotów szybowcowych!

* * *

Dziś, na progu Planu 6-letniego — zwarte jest nasze lotnictwo tak jak cały kraj. Ku dalszemu rozwojowi kroczy pod kierownictwem Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, przewodniczki naszego narodu.

Lotnicy polscy, pamiętając zawsze o stałym podnoszeniu poziomu swego fachowego wyszkolenia, realizują jednocześnie bojowe hasło swych radzieckich kolegów: „Każdy lotnik — budowniczym socjalizmu"!

IŁ-12



RADZIECKI SAMOLOT W SŁUŻBIE LOTNICTWA POLSKIEGO

Przedstawiony na rysunku samolot, to Ił-12, jeden z najnowocześniejszych radzieckich samolotów komunikacyjnych. Jego konstruktorem jest inż. Sergiusz Iliuszyn, słynny twórca wielu maszyn bojowych i komunikacyjnych.

Według słów konstruktora, samolot Ił-12 zawdzięcza swe powstanie Generalissimusowi Stalinowi. Stalin bowiem zawsze żądał od konstruktorów, aby budowali samoloty szybkie, lekkie, ale przede wszystkim zapewniające stuprocentowe bezpieczeństwo lotu pasażerom. „Naszym bogactwem jest człowiek i o niego musimy dbać" — mawiał często Stalin. Samolot skonstruowany przez Iliuszyna odpowiada tym warunkom w zupełności.

Ił-12 to dwusilnikowy samolot o „trójkołowym" podwoziu i ciekawie rozwiązanych czterołopatkowych śmigłach. Kabina pasażerska (3), kabina pilota (1) i radionawigatora (2), toaleta (6), wreszcie bar (4) i luk bagażowy (5) są hermetyczne, tzn. odcięte od otaczającej atmosfery, co umożliwia lot na dużych wysokościach, gdzie powietrze jest pozbawione życiodajnego tlenu. Ponadto w kabinach są zainstalowane specjalne urządzenia, zachowujące stałą temperaturę wnętrza. Komfortowo urządzona kabina pasażerska posiada 34 fotele z regulowanym oparciem. Kadłub ma budowę skorupową, wręgi i podłużnice wykonane są z lekkiego metalu o wysokiej wytrzymałości. Usterzenie pionowe, poziome i poprzeczne jest zaopatrzone w klapki wyważające, ponadto są zastosowane specjalne „servomotory", zmniejszające wysiłek pilota, potrzebny do uruchomienia sterów.

Silniki M-82 konstrukcji znakomitego uczonego radzieckiego, Arkadego Szwecowa, posiadają moc 850 KM każdy. Są to czterocylindrowe silniki o układzie podwójnej gwiazdy. Zbiorniki paliwa i oleju, wykonane z bardzo lekkiej blachy duralowej, umieszczone są w płatach. Skrzydła są całkowicie zmechanizowane; klapy do lądowania, interceptory i klapki wyważające są poruszane centralnie, z kabiny pilota. Lotki wychylają się różnicowo. Podwozie i kółko dziobowe jest wciągane hydraulicznie.

W. G.



Józef Stalin wita Walerego Czkałowa po rekordowym przelocie do USA

OPIEKUN LUDZI POWIETRZA

WALERY CZKAŁOW

Dla lotników słowo Stalin brzmi jak wezwanie do zwycięstwa. Piloci kochają Stalina bezgranicznie, z całego serca, a Stalin odwzajemnia im to uczucie bez reszty. Nie można nie wspomnieć kilku faktów, obrazujących tak jaskrawo ten serdeczny i pełen troski stosunek Stalina do „najcenniejszego kapitału" naszego kraju — do ludzi.

Towarzysz Stalin oglądał kiedyś model prototypu samolotu skonstruowanego przez inżyniera Iliuszyna. Kiedy konstruktor zakończył objaśnienia, przysłuchujący się uważnie każdemu słowu Stalin zapytał:

— A jakie sposoby ratowania zapewniliście załodze na wypadek uszkodzenia maszyny w powietrzu?

W odpowiedzi Iliuszyn zademonstrował na modelu zabezpieczenia, pozwalające na opuszczenie samolotu w czasie lotu, przy użyciu spadochronów. Towarzysz Stalin zauważył jednak, że człowiekowi, znajdującemu się w tylnej kabinie, trzeba dać możność szybszego wydostania się na zewnątrz i konkretnie zaproponował rozszerzenie dolnego luku.

Ten rys największej troski o człowieka znamionuje każde poczynanie Stalina.

...Innym razem pilotowi Kokkinaki w jego locie wysokościowym odmówił posłuszeństwa aparat tlenowy. Pilot nie tracąc przytomności wytracił momentalnie wysokość i wyszedł z wypadku bez szwanku. Dowiedział się o tym Stalin i kiedy Kokkinaki zabiegał o zezwolenie na przedsięwzięcie nowej próby pobicia rekordu wysokości lotu, Stalin zapytał go:

— A wasz aparat tlenowy tym razem w porządku?

2 maja 1935 roku na Centralnym Lotnisku imienia Frunze zostałem przedstawiony towarzyszowi Stalinowi. Stalin zadał mi szereg pytań, uważnie słuchał moich odpowiedzi, a w końcu zapytał:

— Dlaczego nie używacie spadochronu i zawsze staracie się uratować samolot?

Odpowiedziałem, że oblatuję maszyny doświadczalne, bardzo cenne, których szkoda tracić, a ratując je w wypadkach defektu, ratuję i siebie.

— Wasze życie jest nam droższe od najlepszej maszyny — powiedział na to Stalin.

Długi czas pozostawałem pod wrażeniem tych prostych słów. Wiele dni przemyśliwałem nad ich niezaprzeczalną słusznością i wyciągnąłem z nich dla siebie szereg praktycznych wniosków. Zacząłem latać ostrożniej aniżeli dawniej, stałem się w powietrzu uważniejszy. Przekonała mnie jasna wymowa Stalinowskich słów: życie pilota droższe od maszyny!

Miałem szczęście kilkakrotnie spotykać się i rozmawiać z towarzyszem Stalinem i każde takie spotkanie z nim budziło we mnie cały potok nowych myśli, nowych idei i projektów. W ich wyniku dochodziłem do takich zamierzeń, które przedtem wydawały mi się w ogóle nieosiągalne.

Takie głębokie odczuwanie Stalinowskich słów, jego troskliwości i pieczołowitości stwierdziłem nie tylko u siebie, ale u wszystkich pilotów, u wszystkich konstruktorów, dosłownie u każdego, kto tylko miał możność rozmawiania ze Stalinem. Stalin po prostu wrósł w nasze lotnictwo, jako coś organicznie z nim zespolonego.

Wykonując poruczone zadanie pilot zawsze myśli o Stalinie. Uczy się i dąży do osiągnięcia jak najlepszych wyników. Przygotowując maszynę sprawdza ją do ostatniego nitu, a w locie daje z siebie wszystko bez reszty, całą swoją umiejętność wkładając w samolot i w pełni wykorzystując równocześnie jego możliwości. Do lądowania podchodzi z uczuciem zadowolenia i słusznej dumy, że nie utracił prawa do nazywania siebie pilotem stalinowskiego lotnictwa.

Kiedy widzisz Stalina w otoczeniu pilotów — a takie sceny trafiają się nierzadko — doznajesz wyjątkowej radości, wyjątkowego zadowolenia. Bo czyż można sobie wyobrazić lepszego przyjaciela, lepszego nauczyciela, lepszego ojca!

Jeśli wróg kiedykolwiek odważyłby się napaść naszą ojczyznę, jakże srogo przypłaciłby to zaraz w pierwszym spotkaniu z naszym odważnym i nieustraszonym stalinowskim pilotem! My pójdziemy w bój z imieniem Stalina w sercach i to da nam siłę i niezłomną moc, o którą rozbije się każdy nieprzyjaciel.

Stalin jest nasz i my nierozerwalnie należymy do niego!

My, sowieccy piloci, przysięgamy partii, przysięgamy rządowi, przysięgamy narodom naszej wspaniałej ojczyzny, że za Stalina oddamy siebie bez reszty!

* * *

Wchodzimy ponad góry, otaczające dolinę Mackenzie. Widzialność stale słabnie, aż na wysokości 5 500 metrów tracimy zupełnie ziemię z oczu. Od dłuższego już czasu stosujemy tlen, którego zapas wystarczy jeszcze zaledwie na godzinę. Jest zimno. Woda w kabinie zamarzła. Idziemy na małych obrotach i nikt z nas nie odważyłby się ich podwyższyć. Trzeba oszczędnie gospodarować paliwem, bo omijanie cyklonu zabrało nam i tak znaczną ilość.

45 godzin lotu na wysokości 4 do 5 tysięcy metrów daje się we znaki. Zmieniamy się przy sterze co godzinę. Dłużej nie można wytrzymać. Prowadzę samolot po kursie nad Górami Skalistymi w kierunku oceanu. Po godzinie zmienia mnie Bajdukow. Na wysokości 6 100 metrów wchodzimy znowu w chmury. Ogarnia nas mętna masa i lecimy znów na ślepo.

Zapada wieczór i równocześnie Bielakow sygnalizuje, że tlen jest na ukończeniu. Zniżamy lot i po godzinie znajdujemy się na wysokości 4 000 metrów. Wkrótce też ukazują się nam wody Oceanu Spokojnego. Góry Skaliste, których przejście zajęło 4 godziny lotu, zostały za nami.

O godz. 1.20 mgła się urywa i z lewa pokazują się nam jakieś wyspy. Bielakow komunikuje, że podchodzimy do zachodnich krańców wysp Charlotty. Lecimy wzdłuż ich brzegów.

Noc... W kabinie pali się światło, a za oknem zupełny mrok. Nabieramy znów wysokości, na 4 500 metrach wchodzimy znowu w chmury i znów lecimy na ślepo. Dręczące nas pragnienie gasimy ssaniem sopli lodowych, których pełno w kabinie.

W sześćdziesiątej godzinie lotu kończy się noc nad oceanem. Horyzont na wschodzie rozwidnia się, a w dole z lewa błyskają ogniki jakiegoś miasta. Pod sobą mamy Amerykę Północną. Obniżamy lot i Bielakow usiłuje nawiązać łączność radiową. Ziemia zasypuje go wprost sygnałami wywoławczymi, ale tylko w języku angielskim, nie mamy z nich więc wiele pożytku. Przy pomocy mapy stwierdzam, że mijamy Portland, którego latarnie morskie błyskają do nas wesoło. Zanosi się na deszcz i zapas benzyny w zbiorniku rezerwowym dobiega końca. Trzeba lądować. Schodzimy zupełnie nisko, przelatujemy nad lasem i

po chwili okrążamy lotnisko, na którym widać hangary, ale żadnych znaków.

Bajdukow kładzie maszynę w wiraż. Niesiemy się tuż nad ziemią... Dawaj gaz! — krzyczę do Jegora. Wyrwana maszyna przeskakuje świeżo zaoraną część lotniska i po chwili koła gładko dotykają ziemi.

„Sasza! Siedzimy! — krzyczę do Bielakowa, który jak gdyby nic nadzwyczajnego nie zaszło, kończy uprzątanie kabiny ze swych nawigacyjnych rekwizytów. Jego niewzruszony spokój rozczula mnie. Dowodzi on absolutnego zaufania do nas — pilotów. Bajdukow ani przez moment nie wątpił w powodzenie lądowania, tak jak ja w każdej minucie naszego 63-godzinnego lotu nie wątpiłem, że podawane przez Saszę kursy są stuprocentowo pewne.

Mówią, że my trzej reprezentujemy zgoła różne charaktery. Możliwe. Ja wiem jedno: stanowimy kolektyw zgrany i doświadczony w wielu próbach. Znamy jeden drugiego na wylot i dlatego ja na przykład mogłem spokojnie spać, gdy Jegor prowadził samolot w najcięższych warunkach atmosferycznych, bez widoczności ziemi, tak jak Sasza mógł spokojnie pakować swoje „manatki", gdy myśmy skupiali całą uwagę na lądowaniu w nieznanym terenie.

Pomimo wszelkich trudności lotu nas ani na chwilę nie opuszczała wiara i pewność w powodzenie przedsięwzięcia. Źródła tej pewności tkwiły w świadomości uczuć, jakimi darzy nas sowiecki naród, w świadomości, że o nas pamięta i myśli nasza droga Ojczyzna, że nasz lot śledzi towarzysz Stalin.

Przy takiej świadomości żaden cyklon nie straszny.

* * *

...Pociąg zbliża się do stolicy. Z okien widać już Moskwę. Na Białoruskim Dworcu wysiadamy z wagonu. Plac przed stacją pełen ludzi...

Przejeżdżając przez miasto jesteśmy witani przez tysiące drogich i bliskich moskwiczan. Jesteśmy wreszcie na Placu Czerwonym. Spoglądam na gwiazdy, baszty kremlowskie i niecierpliwię się. I jakże się nie niecierpliwić, kiedy za chwilę mam znów zobaczyć Stalina.

W Gieorgiewskiej Sali zebrali się druhowie, towarzysze i pomocnicy realizowania naszego przelotu z Moskwy do Ameryki Północnej. Wśród wypełniającego salę radosnego szumu wchodzą kierownicy rządu i partii, wchodzi wreszcie nasz drogi Stalin, a za nim towarzysze Mołotow, Kaganowicz, Woroszyłow, Kalinin i Mikojan.

Towarzysz Stalin zaprasza nas do stołu prezydialnego, krzepko ściska nasze dłonie, obejmuje i całuje nas jak rodzony ojciec. Za nim witają się z nami i ściskają nas jego najbliżsi współpracownicy.

Rozpoczyna się biesiada, przy której w ożywionej rozmowie Stalin wypytuje nas ze szczegółami o cały przelot, o trudności na trasie i o wszystko, co z tym lotem związane.

W stosownej chwili wręczam towarzyszowi Stalinowi przywieziony przez nas dar od rosyjskiej sekcji Międzynarodowego Ruchu Robotniczego w USA. Jest to srebrna statueta, przedstawiająca trzy orły, wspierające rozpostartymi skrzydłami glob ziemski. Kontynenty Europy i Ameryki Północnej łączy linia przebiegająca przez biegun północny, nad którym unosi się samolot.

Na masce samolotu widnieje dumny napis: „Stalinowski Szlak".

Na miłej rozmowie czas upływa szybko. Przyjęcie dobiega końca i serdecznie żegnani przez Wodza Narodu opuszczamy salę.

Wychodzimy z Kremlu przepełnieni dumą, radością i pełną gotowością do wypełnienia każdego zadania partii, każdego zadania Stalina.

tłumaczył
Tadeusz Rejniak

WIADOMOŚCI Z ZSRR

W Kałudze, rodzinnym mieście Ciołkowskiego, istnieje muzeum tego wielkiego uczonego, urządzone w zamieszkałym dawniej przez niego domu.

Wśród szeregu ciekawych modeli silników znajduje się w tym muzeum model samolotu z roku 1894 oraz model sterowca konstrukcji metalowej.



W roku 1913 Kijowskie Towarzystwo Żeglugi Powietrznej udekorowało złotym medalem P. N. Niestierowa, pierwszego wykonawcę „martwej pętli".

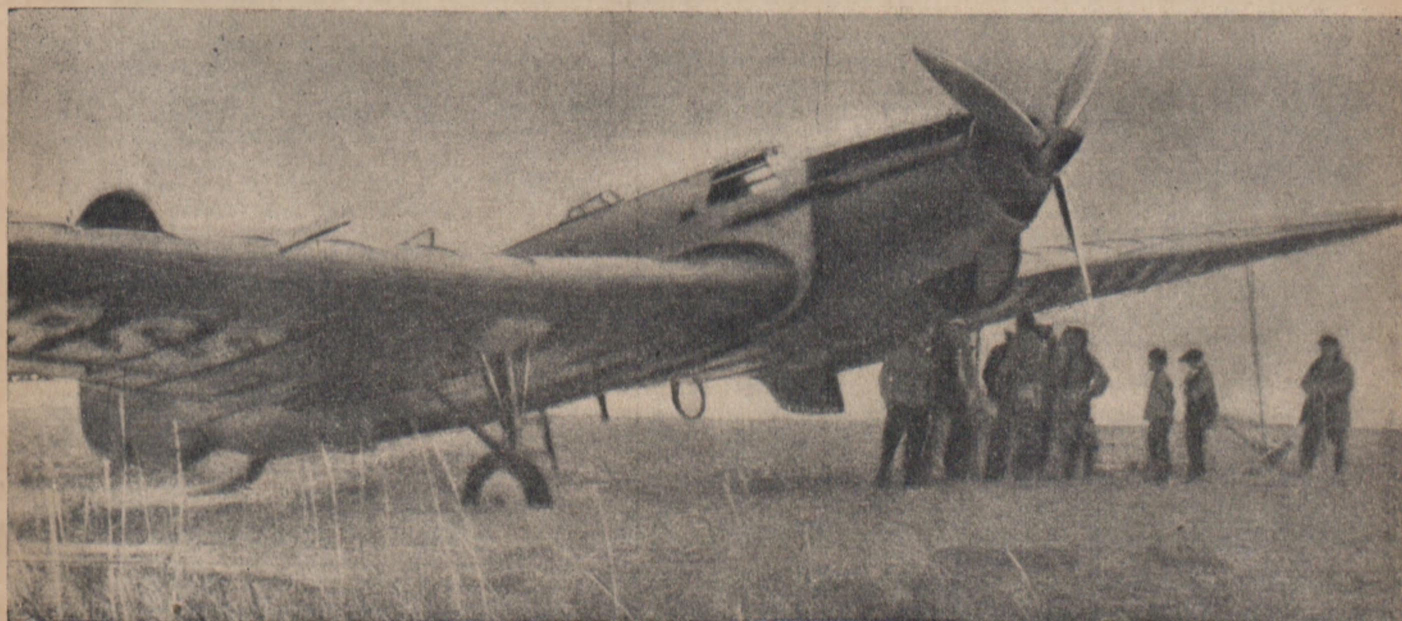


28 lipca 1941 roku młody pilot lejt. Charitonow zastosował po raz pierwszy taran podczas ubiegłej wojny. Zmuszając niemieckiego Ju-88 do niskiego lotu, po całkowitym wyczerpaniu się amunicji, Charitonow śmigłem swego myśliwca obciął usterzenie bombowca. W ślad za tym przykładem dziesiątki pilotów radzieckich stosowało z powodzeniem ten śmiały sposób walki.

Komsomolec Niebogin, mechanik silnikowy przy jednej z radzieckich jednostek lotniczych, za swe wybitne zasługi na polu racjonalizacji pracy otrzymał od Komitetu Centralnego Komsomołu specjalny list pochwalny oraz jako podarek „Krótki Kurs Historii WKP(b)".

Samolot CAGI-25, na którym Walery Czkałow dokonał rekordowych przelotów

Dokumentalne zdjęcie radzieckie



3092 godziny Żaru

Zbliża się koniec roku. Pora więc sporządzić bilans i zapoznać Czytelników z rocznym dorobkiem naszych aeroklubów.

Ponieważ ARP robi obecnie zestawienia i oblicza całoroczne wyniki lotów w klubach, podamy je w następnych numerach, a sprawozdanie nasze rozpoczniemy od Żaru — stolicy polskiego szybownictwa.

Żar, miejsce skąd rozchodzą się na cały kraj radosne telegramy o nowych rekordach szybowcowych, który jest ośrodkiem badań naukowych nad lotami wyczynowymi, gdzie piloci szybowcowi aeroklubów doskonalą swą technikę latania, jest dumą wszystkich lotników Polski Ludowej.

Sprawozdanie z osiągnięć Szkoły Szybowcowej Żar za rok 1949, które nadesłał nam kierownik Dziurzyński (za co mu na tym miejscu dziękujemy), wykazuje, że duma nasza jest słuszna.

W okresie siedmiu miesięcy (od 20 kwietnia do 31 października) wylatano na Żarze **3092 godzin i 45 minut,** wykonując **3675 startów. Plan roczny** przewidywał wylatanie 2500 godzin. Wykonano go więc z nadwyżką **w 123.7%.** Porównanie wyników z roku 1948 wykazuje, że na Żarze wylatano w tegorocznym sezonie o 1209 godzin i 34 minut więcej aniżeli w ubiegłym. To samo odnosi się również do ilości startów. W roku 1948 wykonano 2960 startów, a więc w tym roku o 985 więcej.

Wynik pracy Żaru jest nadto widoczny i jakże wymowny. Jeżeli wymienimy wyczyny, jakich dokonano na Żarze, to obraz tego najlepszego w Europie ośrodka szybowcowego będzie jeszcze pełniejszy.

W minionym sezonie lotniczym osiągnięto następujące wyczyny:

Wykonano 56 lotów ponad 5 godzin, 22 loty ponad 6 godzin, 20 ponad 7 godzin, 12 ponad 8, 6 ponad 9, 4 ponad 10, 2 ponad 15 i jeden rekordowy lot 35 godz. 14 minut.

92 razy przekroczono wysokość ponad 1 000 — 1 500 m, 38 razy ponad 1 500 — 2 000 m, 13 ponad 2 000 — 2 500 m, 7 ponad 2 500 — 3 000 m, 2 ponad 3 000—3 500 m oraz 2 razy wysokość ponad 3 500 m.

Piloci klubowi osiągnęli na Żarze 69 warunków do kat. „D", w tym 34 czasy, 26 wysokości i 9 przelotów. Poza tym uzyskano 1 warunek do kat. „E" — wysokość. Wykonano przy tym 30 przelotów o łącznej długości 2 733 km. Słaba stosunkowo, w porównaniu z innymi wynikami, ilość i długość przelotów tłumaczy się tym, że Żar w roku obecnym nie był nastawiony na przeloty, a tylko na doskonalenie pilotów w ramach szybowiska. Dodać jeszcze należy, że na Żarze padło w tym roku 6 rekordów krajowych, w tym 1 międzynarodowy, i że na szybowisku tym odbyły się I-sze Zawody Szybowcowe Państw Demokracji Ludowej, największa impreza szybowcowa w tym roku na świecie.

Aby nie być gołosłownym i wykazać, że Żar należy rzeczywiście do najlepszych ośrodków w Europie i że podane powyżej cyfry są najlepszą tego ilustracją, zajrzyjmy do czasopisma „Schweizer Aero-Revue" — oficjalnego organu szwajcarskiego aeroklubu (Nr 11, 1949 r.).

Weźmy za przykład miesiąc wrzesień. Kierownik przodującego w Szwajcarii ośrodka szybowcowego Bern-Belp zanotował we wrześniu w rubryce: ilość wylatanych godzin — 68 h 10'.

Kierownik Żaru Dziurzyński zanotował w tej samej rubryce we wrześniu: 231 h. W ośrodku szybowcowym Schaffhausen-Neunkirch wylatano we wrześniu 46 godzin i 50 min., a w Samedan—Oberengadin wylatano w tym samym czasie tylko 16 godzin 43 minuty.

W sumie we wszystkich ośrodkach szybowcowych w Szwajcarii (a jest ich 41) wylatano we wrześniu 312 godzin 35 minut. A więc sam Żar był w tym miesiącu „gorszy" od całej Szwajcarii tylko o 91 godzin i 35 minut. A co by było, gdybyśmy tak zsumowali wylatane godziny szybowcowe ze wszystkich szkół „SP" i aeroklubów? Pisząc językiem sportowym — „knock-out". A oto jeszcze jeden przykład słuszności naszych rozważań. Do 30 września br. od początku roku wylatano w Bern-Belp 755 godzin i 55 minut, w Schaffhausen-Neunkirch — 298 godzin i 57 minut, w Samedan-Oberengadin 279 godzin i 16 minut. Ogółem w całej Szwajcarii wylatano w tym czasie 5 101 godzin i 17 minut.

Na Żarze do 30 września br. wylatano 2 584 godziny i 23 minuty, a więc połowę czasu lotów wykonanych w całej Szwajcarii.

Wymowniejszych ilustracji osiągnięć Żaru — stolicy naszego szybownictwa — chyba nie trzeba. Sukces jest bezsprzeczny. Wyniki tegorocznej pracy potwierdzają, że Żar należy do najlepszych w Europie.

J. Konieczny

GRUNT TO HUMOR

Dyrekcja Okręgu Warszawskiego Ligi Lotniczej ogłasza konkurs na krótką humoreskę lotniczą; temat i forma humoreski dowolna.

Termin nadsyłania prac opatrzonych godłem (wg prawideł konkursowych) z zaznaczeniem na kopercie „Konkurs na humoreskę lotniczą" do dnia 15 stycznia 1950 r. na adres: Dyrekcja Okręgu Warszawskiego Ligi Lotniczej, W-wa ul. Marszałkowska 62, lok. 75.

Wyniki konkursu ogłoszone zostaną do dnia 31 stycznia 1950 r.

Przewidziano następujące nagrody:

I nagroda zł 30 000, II nagroda zł 20 000, III nagroda zł 10 000.

Prace nagrodzone stają się własnością Ligi Lotniczej

KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

— Dlaczego właśnie „Junak—2"? Czy to nie wstyd, aby ten stary, bo ponad roczek liczący, model miał startować jako model standartowy?

Takie pytania zadali mi modelarze nowosądeccy. Ha cóż — nie pozostawiam pytań bez odpowiedzi, dlatego całą historię przemyślałem i obgadałem ze specjalistami — oto odpowiedź: Wytypowanie modelu „starego" na zawody zimowe mogło się wydawać na oko niezbyt szczęśliwe. No, bo jak to, walczymy o postęp w małym lotnictwie czy nie?..

Zgoda, ale zaraz sprecyzuję powyższe mniemanie. Model Junak zdał egzamin, jako przejściówka szkolna i mimo że rok minął, jest to model nienajgorszy. Trzeba wiedzieć, że opracowanie poprawnego modelu szkolnego, to tak zwane potocznie „utrafienie" — to nie jest sprawa łatwa. Modele, podobnie jak duże samoloty — zyskują popularność, są kwalifikowane do dalszej budowy, dalszych wersji lub też odpadają...

Wybrano „Junaka—2" w kategorii modeli szkolnych, a nie wyczynowych. Zresztą na razie nie ma modelu kadłubowego — szkolnego, który kwalifikowałby się do budowy dla początkujących. A jeśli taki model istnieje, to nikt go nie ujawnił...

Modele szkolne będą stale i systematycznie ulepszane. To są modele, które nazwałbym „elementarzami" (na przykład szkolny „Żak"), a elementarz nie tak szybko się wymienia.

Kategoria modeli standardowych będzie równocześnie próbą tego typu modelu. O żadnym „tłumieniu inicjatywy twórczej" mowy nie ma, gdyż inicjatywa ta może doskonale zabłysnąć w pozostałych dwóch kategoriach...

A więc: Wszystko w porządku, a swoją drogą obmyślamy jeszcze lepsze elementarze — modele na przyszłość.

Koniec roku zbliża się wielkimi krokami. Czas najwyższy na solidny rachunek wykonanej pracy w ciągu 365 dni roku 1949.

W związku z tym faktem sądzić należy, że najbliższe numery SIM-u zapełnią się wypowiedziami wszystkich zainteresowanych w małym lotnictwie — co zrobili na swoim odcinku pracy, a czego nie wykonali — co przeszkadzało, gdzie panowała biurokracja, a co stanowiło istotną, rzeczową przeszkodę.

Cała Redakcja SIM-u oczekuje wypowiedzi modelarzy — dlatego więc zakończę trochę zmienionymi słowami Bolesława Prusa: — „Nie udawajcie głuchych i z przyrodzenia ślepych, a odpowiedzcie co się u was dzieje, działo i dziać będzie, bo gdy zawiedziecie, wówczas nie miejcie w swym sercu złości, jeżeli staniemy się jako nóż dla modelarskich włosów waszych, jako lód dla głów waszych, jako wędzidło i uzda dla modelarskich szczęk waszych i — jako dobrze wyprawiony bykowiec dla modelarskich grzbietów waszych"... Co niech się stanie.

Obserwator

RADZIECKIE MODELE LATAJĄCE

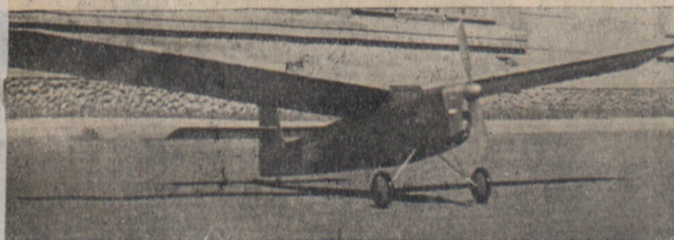
Tegoroczne wyczyny modelarzy radzieckich zwróciły jeszcze raz baczną uwagę całego świata na najlepszych modelarzy i ich konstrukcje. Korzystając z dwukrotnego w roku bieżącym spotkania z modelarzami ZSRR, podajemy kilka ciekawych konstrukcji naszych kolegów.

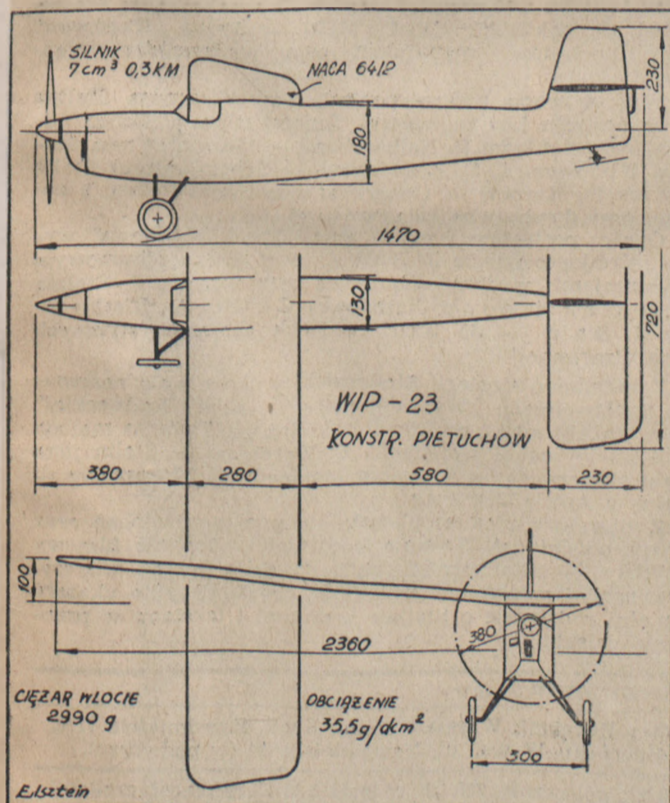
Na pierwszym miejscu model Pietuchowa z Centralnego Aeroklubu im. Czkałowa w Moskwie. Jest to model — kopia samolotu sportowego „Jak-12". Wyposażony był w automatyczną regulację, ograniczającą wysokość lotu. Najlepszy wynik uzyskany w Silikatnaja w br. wynosił 60 kilometrów odległości lotu. Twórca tego modelu jest równocześnie znanym konstruktorem silników samozapłonowych. Do osobliwości konstrukcyjnych można zaliczyć dwa gaźniki pomysłu Pietuchowa zamontowane na silniku MK-9KCL o pojemności 7 cm^3. Dane techniczne modelu podano na rysunku.

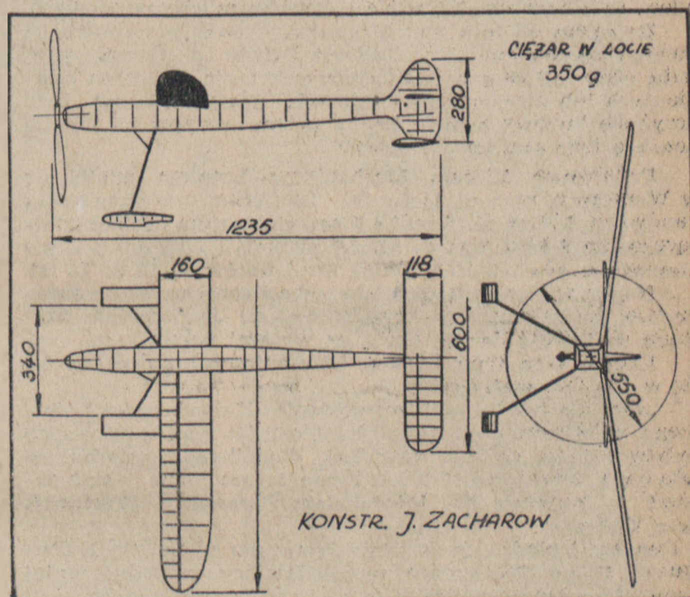
Jerzy Zacharow z Nowosybirska startował w Silikatnaja oraz na zawodach ZSRR i Państw Demokracji Ludowej na Węgrzech. Czas lotu jego gumówki — wodnopłata w Silikatnaja wynosił 37 minut. Główne wymiary modelu podano na rysunku, a oto uzupełnienie: Powierzchnia statecznika wysokości 6,51 dcm^2, powierzchnia statecznika kierunkowego—0,732 dcm^2; ciężar gumy napędowej — 130 gramów, długość gumy 950 mm, średnica śmigła 550 mm, skok śmigła 450 mm. W modelu tym zwraca uwagę prostota i jednocześnie elegancja konstrukcji.



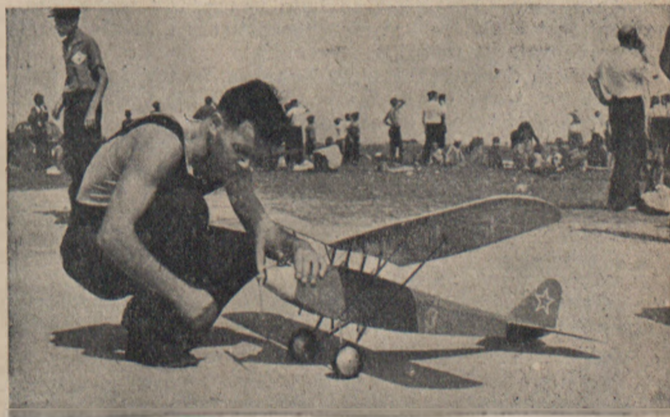
Posiadacz światowego rekordu odległości lotu modelu z napędem silnikowym, S. Malik. Model tego konstruktora przeleciał odległość 210,62 kilometrów podczas zawodów w Silikatnaja w 1947 roku. Model Malika posiada silnik spalinowy o pojemności 10 cm^3. Układ modelu normalny. Profil typu Goetlingen.







Model rekordowego wodnopłata konstrukcji Jerzego Zacharowa



J. Sokołow z Aeroklubu ZSRR im. W. Czkałowa z modelem silnikowym na zawodach w Silikatnaja w roku bieżącym. Sokołow zdobył na tych zawodach puchar Ministerstwa Przemysłu Lotniczego ZSRR



POCZTA LOTNICZA

„Czy Czkałow, który w roku 1937 przeleciał z Moskwy do Ameryki Północnej przez biegun północny, przebył ten dystans bez lądowania? Nie mogę sobie wyobrazić tak długo trwałego lotu na samolocie jednosilnikowym" — pisze kol. **Polikarp Adamiec z Mińska Mazowieckiego.**

A jednak lot odbył się bez lądowania. Walery Czkałow wraz z towarzyszami lotu Jerzym Bajdukowem i Aleksandrem Bieliakowem dokonali tego wspaniałego wyczynu dzięki silnej woli zwycięstwa, znakomitym właściwościom samolotu CAGI—25 oraz dzięki własnemu świetnemu wyszkoleniu i żelaznej wprost wytrzymałości. Lot trwał 63 godziny, dziełni piloci pokonali przestrzeń 11 430 km.

O właściwościach samolotu CAGI—25 świadczyć również może wyczyn drugiego sławnego pilota radzieckiego Gromowa, który trzy lata przed przelotem Czkałowa do USA, we wrześniu 1934 r., wykonał na tym samolocie lot po zamkniętym kręgu w czasie 75 godzin, przebywając 12 411 km bez lądowania.

Zainteresowanym podaję do wiadomości, że samolot CAGI—25 zaopatrzony był w 12-to cylindrowy silnik AM-34, o układzie V, konstrukcji Mikulina. Dzięki temu silnikowi piloci radzieccy ustalili wiele rekordów międzynarodowych.

Zacząłem od lotu nad biegunem, a teraz przechodzę do budowy samolotów. Kol. **Tadeusz Dębiec z Gącza, pow. Żnin** pisze: „Proszę o poinformowanie mnie o liceach technicznych lub mechaniczno-lotniczych, gdzieby można było uczyć się budowy samolotów, a potem wstąpić na wyższą uczelnię tego samego charakteru".

Państwowe Liceum Mechaniczno - Lotnicze mieści się w Warszawie, przy ul. Hożej 88. Do liceum przyjmowani są kandydaci, którzy ukończyli 4 klasy gimnazjum ogólnokształcącego lub 9 klas oraz ci, którzy ukończyli 4-ro lub 3-letnie gimnazjum mechaniczne. Wiek kandydatów od 16 do 18 lat.

Nauka w liceum trwa 3 lata i absolwenci uzyskują świadectwo dojrzałości oraz tytuł technika. Jednocześnie uzyskują możliwość dalszej nauki na wyższej uczelni.

Drugie tego typu Liceum Mechaniczno-Lotnicze mieści się w Bielsku, woj. śląskie.

„Czy nie byłoby możliwe wydanie Kalendarzyka Lotniczego, w którym, poza uwzględnieniem dat imprez lotniczych byłyby różnego rodzaju wskazówki dla pilotów i miłośników lotnictwa, ewent. zdjęcia lub rysunki samolotów i szybowców?" — zapytuje **kol. Włodzimierz Żurowski z Przesuchy, pow. Opoczno.**

Donoszę Koledze, że w przyszłym roku ukaże się Kalendarzyk Pilota Sportowego, uwzględniający wszystkie wyżej wymienione życzenia. Będzie to coś w rodzaju lotniczego „vademecum". O ukazaniu się Kalendarzyka zawiadomimy naszych Czytelników w SiM-ie.

Kolegę **Konrada Korzeniowskiego z Bielska** oraz kilku innych simkarzy zawiadamiam, że książki-nagrody, które rozlosowaliśmy między simkarzy wpłacających prenumeratę na rok 1949 — zostały już dawno wysłane do szczęśliwych wybrańców losu. Książek tych było wprawdzie sporo, simkarzy zaś jest wiele tysięcy, nic więc dziwnego, że nie wszyscy prenumeratorzy mogli je otrzymać.

Rozumiem dobrze żal Kolegi Konrada, że nie dostał jednej z tych książek, ale w tym wypadku zawinił chyba tylko... los, obdarzając nagrodą innego simkarza.

Przykro nam, że pomimo wielkich chęci, nie mogliśmy rozdzielić nagród wśród wszystkich naszych prenumeratorów, których jest przecież tysiące.

ZAR

Na zdjęciu na okładce:

Generalissimus Stalin wśród lotników wojskowych w czasie ostatniej wojny.

Obraz artysty-malarza A. Kruczinowa

LIGA LOTNICZA

Nawiązując współpracę z Towarzystwem Przyjaciół Żołnierza Okręg Wojewódzki LL w Białymstoku postanowił urządzić wspólną imprezę lotniczą w styczniu 1950 r., z której dochód przeznaczony zostanie na zakup nagród dla najlepszych sportowców jednostek wojskowych.

Poza tym modelarnia okręgowa w Białymstoku wykona modele redukcyjne, jako nagrody dla najlepszych świetlic żołnierskich.

Otwarcie kursu ogólnolotniczego I stopnia nastąpi przy Liceum Mechanicznym na Pradze (Warszawa). Na kurs ten, organizowany przez Okręg Warszawski LL, zapisało się już 200 kandydatów.

I wzorowa modelarnia lotnicza w Olsztynie otwarta zostanie w dniu 15 grudnia br. Modelarnia mieścić się będzie w gmachu Liceum Komunikacyjnego przy Alei Wojska Polskiego i wyposażona zostanie w nowoczesny sprzęt techniczny oraz bogaty zapas materiałów pomocniczych.

Teoretyczny kurs ogólnolotniczy organizuje w bieżącym miesiącu Dyrekcja LL w Olsztynie. W programie przewidziane są zajęcia praktyczne na lotnisku w zakresie zapoznania się ze sprzętem lotniczym oraz budową płatowców i silników lotniczych.

W Łodzi otwarto w dniu 16 listopada br. wystawę lotniczą zorganizowaną przez Ligę Lotniczą. Wśród eksponatów znajduje się samolot sanitarny PCK „W służbie zdrowia".

Zbiórkę pieniężną na zakup samolotu sanitarnego przeprowadza wśród społeczeństwa Warszawy Okręg Wojewódzki LL w Warszawie. Akcja zbiórki spotyka się wszędzie z wielkim zainteresowaniem i przynosi doskonałe rezultaty.

W zbiórce wzięli między innymi udział pracownicy Dyrekcji Polskiego Monopolu Spirytusowego, osiągając z dobrowolnych składek sumę 10 935 zł. Sumę tę przekazano Lidze Lotniczej.

WYDAWNICTWA Z OKAZJI 70 ROCZNICY URODZIN GENERALISSIMUSA STALINA

W związku z 70 rocznicą urodzin Generalissimusa Stalina ukazał się nakładem Wyd. MON — „Prasa Wojskowa" szereg portretów i reprodukcji oraz wydawnictw książkowych.

Wydrukowano piękny portret Generalissimusa Stalina na tle portretu Lenina; portret Generalissimusa Stalina odbierającego defiladę; D. Nalbandjana — Generalissimus Stalin w bibliotece; F. P. Resztnikow — Generalissimus Stalin przy mapie; Karpow — Generalissimus Stalin (offset, 5 kolorów oraz dwubarwna rotograwiura).

Oprócz portretów Wydawnictwo „Prasa Wojskowa" wydało „Krótką biografię J. Stalina" w wydaniu albumowym z ilustracjami; wydanie albumowe oraz masowe J. Stalina — „O Wielkiej Wojnie Narodowej Związku Radzieckiego" oraz J. Stalin — „O trzech cechach charakterystycznych Armii Czerwonej".

Z zagadnień strategii Stalinowskiej ukazały się następujące wydawnictwa: „Wybrane operacje Armii Radzieckiej" (500 stron, 100 map i szkiców), J. S. Baż — „Twórcza metoda stalinowskiej nauki wojennej", E. Worobiow — Stalin jako organizator zwycięstw w wojnie domowej", K. Woroszyłow — „Stalin a Armia Czerwona".

Z literatury pięknej ukazało się wydanie ozdobne oraz masowe powieści A. Tołstoja — „Chleb", opowieść filmowa M. Wirty — „Stalingradzka bitwa", zbiór pieśni, wierszy, inscenizacji i wspomnień pt. „O Stalinie". Ponadto ukazały się pieśni radzieckie o Stalinie z nutami i tekstami w przekładzie polskim.

Redaktor Naczelny: ALFRED WINDHOLZ, mjr

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krak. Przedmieście 11/6. Tel.: 88 350, 88 352, 80 582, 80 583, wewn. 40 albo 45. Adres kolportażu: W-wa, ul. Nowowiejska 31 (w podwórzu).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł; półrocznie 280 zł; rocznie 520 zł. Wpłacać czekami na konto PKO 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa

Nr 2146 — Z.G.P.W., Warszawa, ul. Grochowska 194. Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. — B-95533

Cena 15 zł